

Rapport sur le principe d'une DSP

décembre 18

Communauté de communes Terres Toulaises

REÇU EN PREFECTURE

le 17/12/2018

Application agréée E-legalite.com

99_DE-054-200070563-20181213-2018_06_23-



1.	Préambule	4
1.1.	Objet du présent rapport	4
1.2.	Les modes de gestion en matière de mobilité	4
2.	Rappel du contexte	6
2.1.	L'exercice de la compétence transport par la CC2T	6
2.1.1.	Prise de compétence de la CC2T	6
2.1.2.	Organisation actuelle de la compétence transport par la CC2T	6
3.	Enjeux pour le futur service	9
3.1.	Enjeux du futur service	9
4.	Justification du mode de gestion	10
5.	Gestion privée partiellement privée	11
5.1.	Marché de partenariat	11
5.1.1.	Présentation	11
5.1.2.	Modalités de mise en œuvre	11
5.1.3.	Intérêt du recours et mise en situation	12
5.1.4.	Bilan avantages – inconvénients	13
5.2.	Marché public de services	13
5.2.1.	Présentation	13
5.2.2.	Modalités de mise en œuvre	13
5.2.3.	Intérêt du recours	14
5.2.4.	Bilan avantages-inconvénients	14
5.3.	DSP (concession) sous la forme d'un affermage	14
5.3.1.	Présentation	14
5.3.2.	Modalités de mise en œuvre	15
5.3.3.	Intérêt du recours et mise en situation	15
5.3.4.	Financement	16
5.3.5.	Bilan avantages-inconvénients	16
5.4.	La société d'économie mixte (SEM)	16
5.4.1.	Présentation	16
5.4.2.	Modalités de mise en œuvre	17
5.4.3.	Intérêt du recours et mise en situation	17
5.4.4.	Bilan avantages-inconvénients	18
6.	Gestion publique	19
6.1.	Régie autonome	19
6.1.1.	Présentation	19
6.1.2.	Modalités de mise en œuvre	19
6.1.3.	Intérêt du recours	20
6.1.4.	Financement	20

6.1.5.	Bilan avantages-inconvénients	20
6.2.	Régie dotée de la personnalité morale	20
6.2.1.	Présentation	20
6.2.2.	Modalités de mise en œuvre	21
6.2.3.	Intérêt du recours	21
6.2.4.	Financement	22
6.2.5.	Bilan avantages-inconvénients	22
6.3.	L'exploitation par une société publique locale (SPL)	22
6.3.1.	Présentation	22
6.3.2.	Modalités de mise en œuvre	23
6.3.3.	Intérêt du recours	23
6.3.4.	Financement	23
6.3.5.	Bilan avantages-inconvénients	24
7.	Critères de choix du montage	25
7.1.	Typologie des critères par mode de gestion	25
7.2.	Analyse	26
7.2.1.	Pertinence des montages publics	26
7.2.2.	Pertinence des montages privés ou partiellement privés	26
8.	Prestations du futur contrat	28
8.1.	Description du service rendu	28
8.1.1.	Objet du Contrat	28
8.1.2.	Périmètre du contrat	28
8.1.3.	Durée du Contrat	28
8.1.4.	Responsabilités des parties	29
8.1.5.	Moyens mis à disposition du concessionnaire	29
8.1.6.	Conditions financières et tarifaires	29
8.2.	Suivi et contrôle de l'exploitation	30
8.2.1.	Création d'une société dédiée	30
8.2.2.	Les contrôles	30
8.2.3.	Les sanctions	30
8.2.4.	Fin de contrat	30
9.	Proposition de choix du mode de gestion et étapes de la procédure à venir	32

1. PREAMBULE

1.1. Objet du présent rapport

Le présent rapport porte sur la proposition du mode de gestion le plus pertinent pour procéder à l'exploitation du service de mobilité de la Communauté de Communes Terres Toulaises.

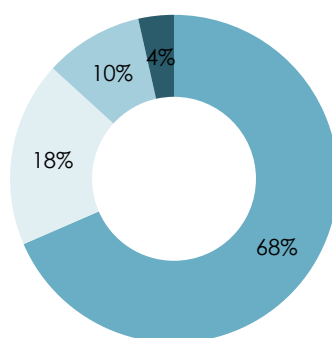
1.2. Les modes de gestion en matière de mobilité

Il ressort des données publiées régulièrement par le CEREMA que les AOM recourent de manière privilégiée s'agissant de leur service de transport public régulier à un mode de type DSP.

Répartition des modes de gestion [2015]

(Source : Données retraitées depuis la Base CEREMA 2015)

■ DSP ■ MP ■ Régie ■ SPL



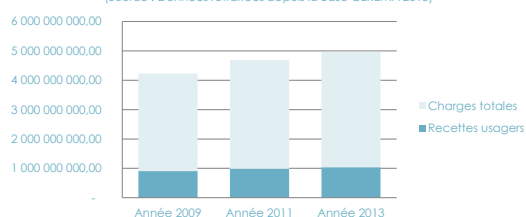
Le choix du mode de gestion tient compte de plusieurs critères dont l'exposition au risque commercial de l'exploitant, étant précisé que les services de transport nécessitent intrinsèquement une participation financière de la Collectivité.

A ce jour, les usagers contribuent à couvrir environ 20 % du coût réel de leurs déplacements en moyenne sur les réseaux français, 25 % sur les réseaux de plus de 250.000 habitants. En simplifiant, pour un usager qui paye son ticket de bus 2 euros pour se rendre à son travail par exemple, le coût réel du trajet supporté par l'opérateur entre 8 et 10 euros. Le delta est compensé par les collectivités territoriales qui alimentent leurs budgets via le Versement Transport.

Les premiers contributeurs au financement des réseaux de transport restent donc les employeurs publics et privés. Pour s'en rendre compte plus précisément, les graphiques ci-dessous présentent le taux de couverture des dépenses de réseaux de transports pour, d'un côté, un panel de 70 réseaux de transport de plus de 100 000 habitants et, de l'autre, pour un panel de 24 réseaux de plus de 250 000 habitants :

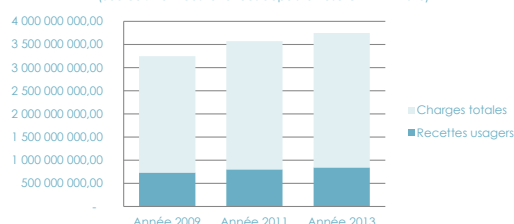
Taux de couverture entre 2009 et 2013
Panel de 70 AO de plus de 100 000 habitants dans le PTU/Ressort territorial

(Source : Données retraitées depuis la Base CEREMA 2015)



Taux de couverture entre 2009 et 2013
Panel de 24 AO de plus de 250 000 habitants dans le PTU/Ressort territorial

(Source : Données retraitées depuis la Base CEREMA 2015)



Les explications de cette tendance sont multiples :

- Augmentation trop limitée des tarifs des usagers pour couvrir les nouveaux coûts (motifs sociaux et parfois électoraux) ;
- Augmentation des coûts d'exploitation des réseaux (carburant, masse salariale, etc.) : près de 50 % de coûts en plus sur les 10 dernières années selon les statistiques UTP ;
- Investissements lourds dans le matériel roulant, les équipements billettiques, les systèmes, dépôts et abris-voyageurs pour améliorer la qualité de service.

2. RAPPEL DU CONTEXTE

2.1. L'exercice de la compétence transport par la CC2T

2.1.1. Prise de compétence de la CC2T

Par délibération en date du 28 septembre 2017¹, le conseil communautaire a délibéré sur la prise de compétence transport sur son ressort territorial, à compter du 1^{er} avril 2018.

Précisément, la compétence de la Communauté de communes, en matière de mobilité, comprend :

- L'organisation des services réguliers de transport public et non urbain de personnes,
- Le développement des modes de déplacements terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur,
- La mise en place d'un service de conseil en mobilité,
- L'étude et l'organisation du transport à la demande et des offres de mobilités alternatives aux transports collectifs et durables, telles que le covoiturage, l'autostop dynamique, la mobilité solidaire,
- La mise en œuvre et l'entretien, les aménagements urbains s'y rapportant (abris, signalétiques etc.),
- L'étude et la mise en œuvre des projets visant à conforter l'attractivité des haltes et gares et encourager une approche multimodale des déplacements sur son périmètre,
- La participation aux réflexions portées à l'échelle de la *Multipole* sud lorrain sur la coordination des politiques de mobilité.

La prise de compétences induit :

- La signature d'une convention de transfert avec le Syndicat de transport de l'agglomération toulouise (ci-après « STAT »),
- L'instauration d'un versement transport (ci-après « VT »),
- La signature d'une convention avec la Région Grand Est concernant les modalités d'organisation du transport interurbain.

2.1.2. Organisation actuelle de la compétence transport par la CC2T

La CC2T exerce actuellement la compétence transport par le biais :

- D'un marché public passé avec la société Kéolis et portant sur l'exploitation du réseau Movia. Le marché a été conclu jusqu'en mars 2019, et 4 avenants ont été passés :
 - 1^{er} avril 2018 : transfert du contrat du STAT vers la CC2T ;
 - Juin 2018 : fixation du terme du contrat au 31 août 2019 et extension du service à dix communes supplémentaires à compter du 2 juillet 2018 ;
 - Septembre 2018 : extension du service à trois communes supplémentaires à compter du 5 novembre 2018 ;
 - En cours : fixation du terme du contrat au 31 décembre 2019.

¹ Référence de la délibération : délibération n° 2017-06-02 – 28 septembre 2017 – Modification statutaire – Compétence mobilité

- De marchés publics passés avec la société Kéolis et portant sur l'exploitation du transport scolaire et interurbain. Une convention de transfert et de complémentarité sera signée avec la région Grand Est avant avril 2019 suite à la prise de compétence mobilité de la CC2T en avril 2018. Les marchés à bons de commande sans montant maximum et sans montant minimum, qui seront repris par la Communauté de Communes au 1^{er} septembre 2019 et courent normalement jusqu'au 31 août 2021 pourront être résiliés au 31/12/2019 de manière anticipée pour motif d'intérêt général par la CC2T, cette dernière souhaitant la gestion unifiée de l'ensemble des services de transport sur son territoire afin de bénéficier d'importantes mutualisation des coûts.

2.1.2.1. Lignes du réseau MOVIA

L'offre comprend actuellement :

- Deux lignes régulières desservant cinq communes
- Cinq navettes de TAD permettant de desservir 14 communes supplémentaires par rapport aux lignes régulières

Dix-neuf communes sont actuellement desservies : Foug, Toul, Dommartin-les-Toul, Ecrouves, Villey-le-sec, Andilly, Ménil-la-Tour, Lagny, Lucey, Bruley, Pagney-dérrière-Barine, Choley-Ménillot, Domgermain, Chaudeney-sur-Moselle, Velaine-en-Haye, Gondreville, Pierre-La-Treiche, Sexey-les-bois, Charmes-la-Côte.

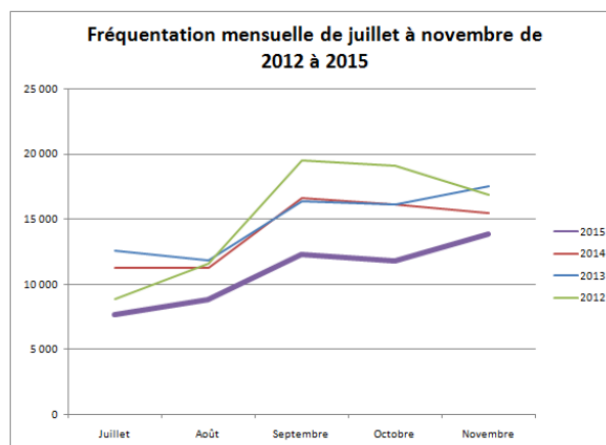
Le parc de matériel roulant, mis à disposition par l'exploitation, comprend :

- trois midibus,
- sept navettes,
- une voiture électrique
- deux bus articulés pour le transport scolaire d'Ecrouves et Dommartin-les-Toul,
- cinq bus standard.

2.1.2.2. Fréquentation et coût du réseau MOVIA

Le coût annuel du réseau est de 1 000 000€.

La fréquentation annuelle est de 140 000. La fréquentation semble se dégrader depuis 2012, comme en atteste le graphique suivant, extrait d'une précédente étude :



Extrait de l'étude ITEM Etudes & Conseils – Fabrice Oberto Conseils

Le coût du réseau a fait été synthétisé par l'étude précitée :

	MOVIA actuel
Charges (coût/km 2,69€)	1 000 000,00 €
Charges d'exploitation	950 000,00 €
Frais de fonctionnement	50 000,00 €
Recettes	140 000,00 €
Recettes commerciales	140 000,00 €
Gains de mutualisation	- €
Contribution versée par CC	860 000,00 €
Taux de couverture (en %)	86,00
Potentiel de VT	770 000,00 €
base : 0,55	

2.1.2.3. Tarification du réseau MOVIA

La tarification est la suivante :

Tarification MOVIA	
Ticket unitaire	1.10€
Carnet 10 tickets	8€
Abonnement tout public	19€
Abonnement étudiant scolaire < 26ans	Réduction de 40%
Abonnement > 60ans	Réduction de 15%
Abonnement annuel à destination des jeunes	2 mois gratuits
Abonnement scolaire	Gratuité pour les élèves à plus de 3km

2.1.2.4. Moyens du service MOVIA

L'Autorité organisatrice ne met pas à dispositions de moyens pour l'exploitation des transports.

3. ENJEUX POUR LE FUTUR SERVICE

3.1. Enjeux du futur service

Les enjeux en matière de mobilité sur le territoire toulousain sont principalement :

- De renforcer l'offre de transport en commun sur l'axe RN4 et ainsi favoriser le rabattement sur Toul,
- De mettre en œuvre des solutions de mobilités alternatives sur les communes non desservies en transports collectifs,
- D'encourager les modes de transports collectifs et les modes actifs.

4. JUSTIFICATION DU MODE DE GESTION

Plusieurs types de montages sont susceptibles d'intervenir pour l'exploitation des transports urbains et suburbains, et pour le transport des personnes en situation de handicap.

Aucune mission de conception/construction n'est envisagée dans le périmètre de l'opérateur de transport.

Plusieurs types de montages juridiques ont été étudiés et sont présentés dans le présent rapport :

- Gestion privée ou partiellement privée :
 - Le marché de Partenariat, qui porte sur la réalisation et financement, total ou seulement partiel, d'un projet lié à un service public ou à une mission d'intérêt général ;
 - Le marché public de service, permettant à la collectivité de conserver la maîtrise de l'exploitation tout en faisant intervenir un tiers privé ;
 - L'affermage, forme de délégation de service public (concession) qui permet de confier à un tiers l'exploitation d'un projet de transport ;

Précisions terminologiques -

Depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance « Concessions », du 29 janvier 2016 et du décret du 1^{er} février 2016 le terme de « Délégation de Service Public » n'existe plus comme notion juridique que pour les collectivités territoriales. Il est remplacé par la terminologie européenne de « *contrat de concession* » et de « *concession de services* » et « *concession de travaux* ».

Les DSP sont des contrats de concession [Art L 1411-1 du CGCT].

Les contrats de concession sont des concessions à la fois sur le plan juridique et le plan fiscal.

Certaines DSP (régies intéressées) peuvent être des concessions sur le plan juridique, mais des marchés de prestations de services sur le plan fiscal.

- La Société d'économie mixte (SEM).
- Gestion publique et en montage de société :
 - La régie autonome ;
 - La régie à personnalité morale ;
 - Le montage en SPL.

5. GESTION PRIVEE | PARTIELLEMENT PRIVEE

5.1. Marché de partenariat

5.1.1. Présentation

Le marché de partenariat					
Définition	Le marché de partenariat est un marché public qui permet de confier une mission globale ayant nécessairement pour objet : <ul style="list-style-type: none"> - La construction, la transformation, la rénovation, le démantèlement ou la destruction d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public ou à l'exercice d'une mission d'intérêt général ; - Tout ou partie de leur financement. 				
Fondement juridique	Ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 (art. 66 et suivants) Décret n° 2016-360 du 27 mars 2016 (art. 143 et suivants)				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	Facultatif	✓	✓	Facultatif	Facultatif
Caractéristiques essentielles	Possibilité de réaliser des missions portant sur le financement, la réalisation (obligatoire), la conception, l'exploitation, l'entretien et la maintenance. Afin que le recours au marché de partenariat soit valide, le bilan de comparaison avec les autres modes de gestion doit être favorable (les critères d'urgence et de la complexité du projet disparaissent). Maîtrise de la destination des biens. Partage de risque entre l'acheteur et le titulaire. Possibilité de paiement différé.				

5.1.2. Modalités de mise en œuvre

Ce contrat introduit par l'ordonnance du 23 juillet 2015 et qui succède au contrat de partenariat, permet de faire financer, concevoir, réaliser et exploiter par une entreprise privée ou un consortium, des équipements qui reviendront dans le patrimoine de la collectivité au terme du contrat.

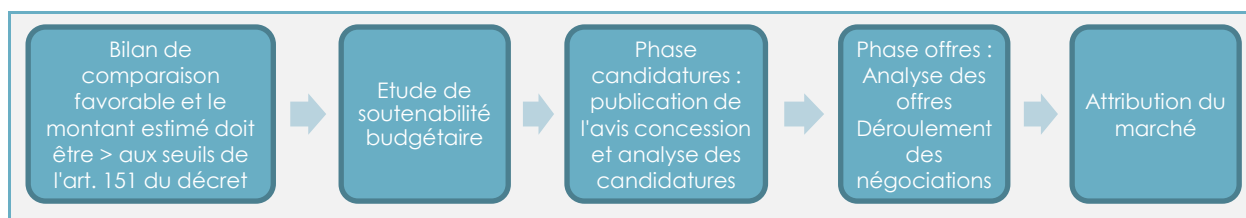
Les collectivités peuvent recourir au marché de partenariat mais sont soumises au respect de deux conditions :

- L'acheteur doit démontrer que le recours à un tel contrat présente un « bilan plus favorable, notamment sur le plan financier, que celui des autres modes de réalisation du projet ». Il tient compte des caractéristiques du projet, des exigences de service public ou d'intérêt général, ou des insuffisances et difficultés observées lors de projets comparables. Sont notamment pris en compte des critères financiers et liés au partage du risque. Le critère du paiement différé ne saurait à lui seul constituer un avantage.

- La valeur du marché doit être supérieure au seuil, toutes recettes confondues (loyers, recettes annexes, subventions) de :
 - 2M€HT si le marché porte sur des biens immatériels, des systèmes d'information ou des équipements autres que des ouvrages, ou si le contrat comporte des objectifs chiffrés de performance énergétique impactant la rémunération ;
 - 5 M€HT si le marché porte sur des ouvrages d'infrastructure de réseau, de bâtiment hors aménagement, entretien, maintenance, gestion ou exploitation d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels ou gestion d'une mission de service public... ;
 - 10 M€ HT dans les autres cas.

Le décret impose une instruction précise des projets (art. 145) par le biais de l'évaluation préalable (art. 147) et de l'étude de soutenabilité budgétaire, qui doit prendre en compte diverses données.

Le (pré)financement, au moins partiel, des investissements sont réalisés par l'opérateur économique. Cependant ce financement par le partenaire privé n'est pas nécessairement exclusif. L'ordonnance prévoit ainsi qu'une personne publique peut concourir au financement des investissements (article 80-I) et réaffirme que les marchés de partenariat sont éligibles aux subventions et autres participations financières.



5.1.3. Intérêt du recours et mise en situation

Le recours au marché de partenariat est complexe. En effet, les conditions de recours sont contraignantes : l'acheteur public ne peut recourir à ce montage qu'au-delà d'un seuil fixé par voie réglementaire et à condition de démontrer un bilan plus favorable que les autres formes contractuelles envisageables.

Cependant le marché de partenariat présente de nombreux avantages. En effet, il permet à la collectivité de :

- Maîtriser la destination des biens ;
- De déroger au principe de l'allotissement ;
- De réaliser des missions portant sur le financement et la réalisation (obligatoire) mais également sur l'entretien et la maintenance (missions facultatives) ;
- La possibilité de financer et de construire un ouvrage et d'y associer la gestion d'un service public.

5.1.4. Bilan avantages – inconvénients

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> Contrat global qui permet de confier à un tiers l'ensemble des missions Contrôle des travaux, de l'exploitation, des tarifs forts pour la collectivité Possibilité de financement des investissements par le titulaire Possibilité de recettes annexes 	<ul style="list-style-type: none"> Conditions de recours au CP non remplies en l'espèce pour Terres Toulouses Contrat centré principalement sur les investissements et le pré-financement ce qui n'est pas l'objet Mise en œuvre et exécution complexe

5.2. Marché public de services

5.2.1. Présentation

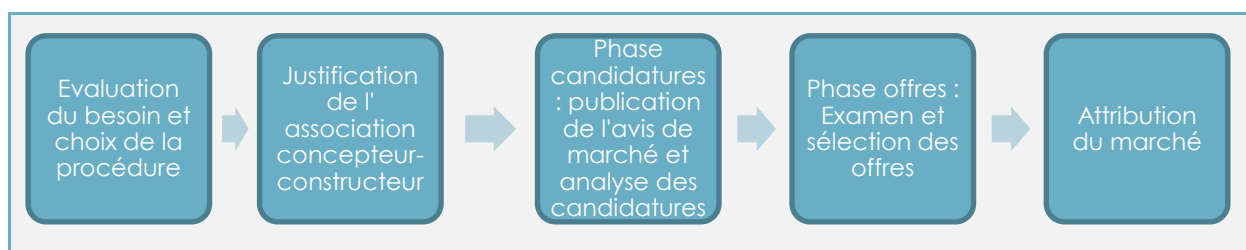
Le marché public de services					
Définition	<p>Les marchés publics de services ont pour objet la réalisation de prestations de services. Il s'agit d'un contrat conclu à titre onéreux par la collectivité territoriale avec un ou plusieurs opérateurs économiques afin de répondre à ses besoins en matière de services.</p> <p>Le marché peut porter à la fois sur la réalisation de fournitures et de services ou de services et de travaux.</p>				
Fondement juridique	<p>Ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 (art. 5)</p> <p>Décret n° 2016-360 du 27 mars 2016</p>				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	X	X	X	✓	✓
Caractéristiques essentielles	<p>La collectivité conserve la maîtrise d'une grande partie du service (définition préalable des moyens).</p> <p>La collectivité supporte le risque financier lié au service.</p> <p>L'exploitant est rémunéré directement par la Collectivité.</p> <p>Obligation d'allotissement.</p> <p>Mise en concurrence nécessaire.</p>				

5.2.2. Modalités de mise en œuvre

Les marchés publics de services sont les marchés conclus avec des prestataires de services qui ont pour objet la réalisation de prestations de services. Ils sont soumis à des obligations de publicité et de mise en concurrence. Depuis le 1^{er} avril 2016, ils sont régis par l'ordonnance 2015-899 du 23 juillet 2015 et le décret 2016-360 du 25 mars 2016.

Le marché peut avoir à la fois pour objet la réalisation de fournitures et de services ou de services et de travaux.

La procédure de passation est la suivante :



5.2.3. Intérêt du recours

Pour des services faiblement risqués ou pour les services où les recettes usagers sont très limitées, le marché public est la forme de contractualisation la plus adaptée. En effet, le risque commercial étant limité, le marché est la forme juridique qui comprend le moins de risques de requalification. Le titulaire peut percevoir les recettes pour le compte de la collectivité et les reverser intégralement à la collectivité.

Par ailleurs, le marché public permet de faire intervenir des opérateurs privés ayant les compétences et le matériel nécessaire à l'exploitation du service. Il ne semble cependant pas possible de confier au prestataire des missions de travaux dans un marché de service, du fait de l'obligation d'allotissement des prestations. Par ailleurs, le subventionnement du service est tout à fait possible, dans le respect de la réglementation applicable aux services publics industriels et commerciaux.

Cependant, le recours au marché public présente certains inconvénients :

- La collectivité conserve le risque financier lié à l'exploitation du service de transport, notamment sur la fréquentation. Le titulaire est pas ou peu intéressé au développement du service, sa rémunération étant forfaitaire, inconvénient qui est accru en l'espèce avec l'érosion de la fréquentation ;
- Le contrat est généralement un contrat court – nécessitant une remise en concurrence périodique ;
- La procédure laisse peu de place à la négociation et à la liberté des offres des candidats.

5.2.4. Bilan avantages-inconvénients

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Contrat permettant d'attirer de nombreux candidats via une procédure de mise en concurrence • Possibilité de subventionnement du service via le contrat • Très fort encadrement et contrôle des prestations par la collectivité • Permet de bénéficier de la compétence d'un spécialiste de l'équipement quelle que soit sa taille (grande entreprise, PME, TPE) 	<ul style="list-style-type: none"> • Risque financier supporté par Terres Toulouses • Pas d'intéressement à la performance du réseau pour le titulaire – Faible commercialisation • Contrat court • Procédure de passation lourde laissant peu de place à la négociation

5.3. DSP (concession) sous la forme d'un affermage

5.3.1. Présentation

L'affermage	
Définition	L'affermage est un mode de gestion déléguée d'un service public industriel et commercial. L'exploitation du service est confiée à une personne privée appelée « fermier » qui supporte le risque d'exploitation et qui fournit les compétences et le matériel indispensables à l'exploitation du service.

REÇU EN PREFECTURE

le 17/12/2018

Application agréée E-legalite.com

L'affermage					
Fondement juridique	Ordonnance 2016-65 du 29 janvier 2016 Décret 2016-86 du 1er février 2016 L.1411-1 et suivants du CGCT				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	Possible	Possible	Possible	✓	✓
Caractéristiques essentielles	Contrat qui porte sur un service public. Sous-catégorie du contrat de délégation de service public ou concession de service public. Le fermier fournit les compétences et le matériel indispensable. Le risque technique et le risque commercial sont supportés par le fermier. Maîtrise de l'activité du service faible pour la collectivité. Exploitation aux risques et périls du fermier. Les investissements nécessaires au fonctionnement du service sont réalisés par la collectivité délégante Nécessité de mise en concurrence avec négociations possibles.				

5.3.2. Modalités de mise en œuvre

L'affermage est un mode de gestion déléguée qui permet la gestion d'un service public. Les équipements nécessaires à l'exploitation du service sont remis au fermier par la collectivité qui en a assuré le financement. Le fermier doit simplement assurer l'exploitation du service. Il doit garantir la maintenance des ouvrages et éventuellement leur modernisation ou leur extension (« îlot concessif »).

Concernant le choix du fermier, celui-ci se fait dans le respect des règles de délégation de service public : appel à candidatures, examen contradictoire des offres par une commission spécialisée et composée des élus concernés, choix du délégataire approuvé par l'assemblée délibérante.

La procédure de passation est la suivante :



5.3.3. Intérêt du recours et mise en situation

L'avantage de l'affermage est qu'il permet à l'autorité concédante de déléguer la gestion d'un service public à un concessionnaire privé, en encadrant de façon précise les missions et objectifs du réseau. En affermage, le risque de gestion repose sur le fermier. Financièrement, ce mode de gestion est intéressant pour la collectivité car le fermier est rémunéré par les usagers (ou directement par la collectivité), mais il supporte le risque d'exploitation du service. En effet, même s'il perçoit une subvention, le titulaire conserve le risque d'exploitation (fréquentation, volume, technique, etc.).

Cependant, la maîtrise de l'activité est faible : le fermier gère l'ensemble du service, ce type de contrat nécessitant une forte implication du délégant pour le contrôle et le suivi. Par ailleurs, ce type de montage présente un risque de requalification sur les services subventionnés, le titulaire devant supporter un risque d'exploitation significatif. Finalement, une procédure de mise en concurrence est nécessaire, mais elle laisse une large part aux négociations.

5.3.4. Financement

Le fermier se rémunère directement auprès des usagers du service – ou est rémunéré par la personne publique via une formule liée à la fréquentation. En tout état de cause, il exploite le service à ses risques et périls. En contrepartie de la mise à disposition des biens, le fermier est en principe tenu de verser une redevance à la collectivité délégante. Dans le respect des règles applicables aux services publics industriels et commerciaux, la collectivité verse une subvention ou un forfait de charges au titulaire du contrat.

5.3.5. Bilan avantages-inconvénients

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Contrat d'objectif permettant de contrôler et d'encadrer les prestations du concessionnaire • Possibilité de subventionnement du service via le contrat • Permet de bénéficier de la compétence d'un spécialiste des transports urbains • Risque financier supporté par le concessionnaire • Fort intérêt du partenaire au développement du réseau et de la fréquentation • Possibilité de confier les travaux au concessionnaire 	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessite un fort encadrement de la part de la collectivité pour contrôler le service • Procédure de mise en concurrence lourde

5.4. La société d'économie mixte (SEM)

5.4.1. Présentation

La société d'économie mixte (SEM)					
Définition	<p>Les collectivités locales peuvent créer dans le cadre des compétences qui leurs sont reconnues par la loi, des sociétés d'économie mixte locales ou prendre des participations dans ces sociétés. La SEM associe la collectivité à une ou plusieurs personnes privées et, éventuellement, d'autres personnes publiques pour réaliser certaines opérations.</p> <p>La création d'une SEM constitue une dérogation au principe général d'interdiction de prise de participation des collectivités locales au capital de sociétés anonymes.</p> <p>Il s'agit d'une structure mixte créée par délibération de l'assemblée délibérante et constituée en société anonyme à capitaux publics avec un minimum de deux actionnaires.</p>				
Fondement juridique	<p>Loi n° 83-597 du 7 juillet 1983</p> <p>Art. L.1521-1 à L. 1525-3 CGCT</p>				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	✓	✓	✓	✓	✓

La société d'économie mixte (SEM)	
Caractéristiques essentielles	Initiative publique de sa création. Nécessité de mise en concurrence préalable. Champs d'intervention large : toute activité d'intérêt général. Contrôle de l'exécution du service par les collectivités. La collectivité supporte une partie des risques d'exploitation. Nécessité de la participation de deux actionnaires minimum. Offre la souplesse des formes sociétales. Salariés et comptabilité de droit privé

5.4.2. Modalités de mise en œuvre

La SEM est une structure mixte publique-privée qui permet d'exploiter des services publics à intérêt commercial ou toute autre activité d'intérêt général. Elles doivent simplement respecter une double limite :

- Elles doivent rester « dans le cadre des compétences qui sont reconnues par la loi » aux collectivités actionnaires ;
- Et, si l'objet de la SEML inclut plusieurs activités, celles-ci doivent être complémentaires.

Cependant, il convient de préciser que la SEML n'est pas un mode de gestion à part entière : le mode de gestion sera soit un marché soit une délégation qui confiera à la SEML, après mise en concurrence, l'exploitation du service. Dès lors, si la collectivité décide de créer une SEML, elle devra ensuite la mettre en concurrence pour exploiter le service. La SEML nouvellement créée n'est donc pas assurée d'emporter le marché.

La SEM ne peut intervenir que dans le champ de compétence de ses collectivités locales actionnaires.

5.4.3. Intérêt du recours et mise en situation

Ces sociétés sont appréciées pour leur polyvalence. La SEML a plusieurs avantages. Tout d'abord, le contrôle des collectivités locales actionnaires présente un caractère permanent grâce à la présence des élus dans les organes dirigeants. Ensuite, la transparence financière est totale, la collectivité exerce un contrôle sur la gestion et la situation financière. Le contrôle réalisé par la collectivité en tant qu'autorité organisatrice, dont les modalités sont définies par le contrat, est doublé par le contrôle permis par la position d'actionnaire de la collectivité au sein même de l'opérateur.

Finalement, la SEML, en réunissant des acteurs locaux publics et privés, peut permettre une mutualisation des compétences et des capitaux. Une telle structure peut associer le contrôle public et la recherche de l'intérêt général à une logique d'entreprise basée sur une obligation de résultat.

Les SEML revêtent la forme juridique d'une société anonyme et bénéficient de la souplesse des formes sociétales : la compatibilité de la SEM et les salariés relèvent du droit privé.

Toutefois, les SEML se voient confier des missions après une mise en concurrence systématique. De par leur statut semi-public, elles sont soumises pour la quasi-totalité de leurs activités à des règles publiques de passation de leurs contrats. Il est également nécessaire d'avoir deux actionnaires pour fonder la SEM.

Les actionnaires, donc en partie les collectivités, supportent le risque d'exploitation.

Cependant, les SEM ont l'inconvénient d'être soumises à de nombreux contrôles :

- Aux contrôles propres à toutes les sociétés anonymes ;

- Aux contrôles de droit public (CRC, préfet).

5.4.4. Bilan avantages-inconvénients

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle de la collectivité sur le service via le contrat d'exploitation et via la participation à l'actionnariat • Organisation souple (règles de droit privé) • Possibilité de subventionnement dans les limites de la réglementation des SPIC 	<ul style="list-style-type: none"> • Procédure de création lourde • La collectivité supporte une partie du risque d'exploitation en tant qu'actionnaire • Nécessité de trouver a minima un partenaire privé • Procédure de publicité et mise en concurrence

6. GESTION PUBLIQUE

6.1. Régie autonome

6.1.1. Présentation

La régie autonome					
Définition	La régie autonome est un mode de gestion des services publics dont la création appartient aux organes délibérants de la collectivité. Sans personnalité morale, elle constitue un prolongement direct de la collectivité avec une autonomie de gestion.				
Fondement juridique	Art. L. 1412-1 du CGCT Art. L. 2221-1 et suivants du CGCT R. 2221-1 du CGCT				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	✗	✗	✓	✓	✓
Caractéristiques essentielles	Création pour la gestion d'un service public (administratif ou industriel et commercial) assurée par la personne publique avec ses propres moyens. Régie dotée de la seule autonomie financière avec une comptabilité publique et un budget annexe. Nécessité de trouver les compétences et matériels indispensables à l'exploitation du service. Contrôle de l'exécution du service par la collectivité est très important. Souplesse en cas d'évolution technique du service (pas de conclusion d'avenant). Risque commercial supporté par la collectivité. Rigidité de gestion administrative et financière. Pas de mise en concurrence.				

6.1.2. Modalités de mise en œuvre

La création des régies dotées de la seule autonomie financière ainsi que leur organisation administrative et financière, est déterminée par délibération de l'assemblée délibérante. Les régies à autonomie financière n'ont pas de personnalité morale propre. Elles sont administrées sous l'autorité de l'exécutif et de l'assemblée délibérante, par un conseil d'exploitation et un directeur, désignés dans les mêmes conditions sur la proposition du maire. L'organe de direction, le conseil d'exploitation et le directeur, ont un rôle essentiellement consultatif, le pouvoir de décision restant à la collectivité.

Les produits financiers y compris les taxes et les charges font l'objet d'un budget spécial, annexé au budget de la collectivité qui est voté par l'assemblée délibérante. Le budget comporte deux sections, l'une pour les opérations d'exploitation, l'autre pour les opérations d'investissement. Il est préparé par le directeur, soumis pour avis au conseil d'exploitation et voté par l'assemblée délibérante. Le comptable est celui de la collectivité.

En cas de litige avec un tiers, c'est la responsabilité de la collectivité qui est engagée.

REÇU EN PREFECTURE
le 17/12/2018

6.1.3. Intérêt du recours

L'avantage de ce mode de gestion est la souplesse en matière de l'évolution éventuelle du service (pas de conclusion d'avenant pour formaliser les évolutions – réactivité forte aux demandes de la collectivité). Le contrôle de la collectivité sur le service est très important : en effet, la présence des élus au sein des organes de direction de l'exploitant permet de maîtriser aussi bien les aspects techniques que les aspects financiers du service.

La création d'un budget annexe permet de bâtir un plan d'action et de faire des choix financiers, d'avoir une lisibilité sur les coûts réels de l'équipement ou de réaffecter les ressources dans l'activité.

Cependant ce mode de gestion suppose un investissement humain, financier et technique très important. Il convient d'acquérir les compétences et le matériel nécessaires à la reprise en régie du service, ce qui peut être lourd pour l'exploitation complète du service.

Il n'y a pas de transfert de risques, la personne publique supporte l'ensemble des risques associés à l'activité.

6.1.4. Financement

La régie autonome dispose de son budget propre pour la gestion de l'équipement, budget qui doit supporter tous les coûts du service, notamment la mise à disposition de personnels de la collectivité. Il est possible de prévoir une subvention du service dans le respect de la réglementation applicable aux SPIC.

6.1.5. Bilan avantages-inconvénients

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> Fort contrôle de la collectivité sur le service Forte réactivité et responsabilisation Possibilité de subventionnement dans les limites de la réglementation des SPIC Procédure de mise en place plus simple qu'une mise en concurrence 	<ul style="list-style-type: none"> Nécessaire de trouver les moyens techniques, humains et matériels nécessaires à l'exploitation du service La collectivité supporte le risque d'exploitation (financier et technique) Ne permet pas de bénéficier directement de l'expérience et de la mutualisation d'un opérateur privé

6.2. Régie dotée de la personnalité morale

6.2.1. Présentation

La régie dotée de la personnalité morale					
Définition	La régie dotée de la personnalité morale est un mode de gestion des services publics administratif ou industriel et commercial dont la création appartient aux organes délibérants de la collectivité. Dotée d'une personnalité morale et d'un budget propre, son fonctionnement est proche de celui d'un établissement public autonome.				
Fondement juridique	Art. L. 1412-1 du CGCT Art. L. 2221-1 et suivants du CGCT R. 2221-1 du CGCT				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance

REÇU EN PREFECTURE
le 17/12/2018

Application agréée E-legalite.com

La régie dotée de la personnalité morale					
	×	×	✓	✓	✓
Caractéristiques essentielles	<p>Création pour la gestion d'un service public (administratif ou industriel et commercial) assurée par la personne publique avec ses propres moyens.</p> <p>Régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière.</p> <p>Nécessité de trouver les compétences et matériels indispensables à l'exploitation du service.</p> <p>Le contrôle de l'exécution du service par la collectivité est important.</p> <p>Souplesse en cas d'évolution technique du service (pas de conclusion d'avenant).</p> <p>Risque commercial supporté par la régie.</p> <p>Rigidité de gestion administrative et financière.</p> <p>Pas de mise en concurrence.</p>				

6.2.2. Modalités de mise en œuvre

La création des régies dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière ainsi que leur organisation administrative et financière est déterminée par délibération de l'assemblée délibérante.

Elles sont administrées par un conseil d'administration et un directeur, désignés dans les mêmes conditions sur proposition du maire. Le budget comporte deux sections, l'une pour les opérations d'exploitation, l'autre pour les opérations d'investissement. Il est préparé par le directeur pour le service public industriel et commercial (Spic) ou par le président du conseil d'administration pour le service public administratif (Spa) et voté par le conseil d'administration. L'agent comptable est soit un comptable public, soit un agent comptable.

La régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière entraîne un transfert des droits, risques et obligations de la collectivité vers un nouvel organisme qui possède un patrimoine propre.

6.2.3. Intérêt du recours

L'avantage de la régie dotée de la personnalité morale est la facilité de son recours qui suppose seulement l'accord de l'assemblée délibérante. En outre ce mode de gestion offre une certaine souplesse en matière d'évolution du service (pas de conclusion d'avenant pour formaliser les évolutions). La maîtrise de l'activité est importante : en effet, c'est le conseil d'administration de la régie composée d'élus qui décide de la gestion du service.

La création d'un budget annexe permet de bâtir un plan d'action et de faire des choix financiers, d'avoir une lisibilité sur les coûts réels de l'équipement ou de réaffecter les ressources dans l'activité.

Cependant ce mode de gestion suppose un investissement humain, financier et technique très important. Il convient d'acquérir les compétences et le matériel nécessaires à la reprise en régie du service, ce qui peut être lourd pour l'exploitation complète du service. Le transfert de risques est plus important qu'en régie directe ou à autonomie financière mais c'est la personne publique qui est responsable en derniers recours.

La personnalité morale de la régie quant à elle permet une plus grande indépendance qui peut être nécessaire pour le portage de certains projets. Ce mode de gestion est à mi-chemin entre la gestion externalisée et la régie directe. Malgré l'individualisation du service, la proximité avec la collectivité de rattachement est importante.

6.2.4. Financement

La régie personnalisée dispose de son budget propre pour la gestion de l'équipement, budget qui doit supporter tous les coûts du service, notamment la mise à disposition de personnels de la collectivité. Il est possible de prévoir une subvention au service dans le respect de la réglementation applicable aux SPIC.

6.2.5. Bilan avantages-inconvénients

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle de la collectivité sur le service • Forte réactivité et responsabilisation • Possibilité de subventionnement dans les limites de la réglementation des SPIC • Procédure de mise en place plus simple qu'une mise en concurrence 	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessaire de trouver les moyens techniques, humains et matériels nécessaires à l'exploitation du service • La régie supporte le risque technique et financier d'exploitation • Ne permet pas de bénéficier directement de l'expérience et de la mutualisation d'un opérateur privé • Procédure de création plus lourde qu'une régie autonome

6.3. L'exploitation par une société publique locale (SPL)

6.3.1. Présentation

La société publique locale (SPL)					
Définition	<p>La SPL est une société anonyme dont le capital est détenu en totalité par deux collectivités au minimum. Les SPL sont régies pour l'essentiel par le Code de commerce. Leur création relève d'une délibération des collectivités locales (ou de leurs groupements) actionnaires.</p> <p>Il ne peut y avoir de participation privée au capital de la SPL.</p>				
Fondement juridique	<p>Art. L.1531-1 et suivants CGCT.</p> <p>Elles sont soumises aux règles applicables aux sociétés anonymes prévues par le Code de commerce (Livre II).</p>				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	✓	✓	✓	✓	✓
Caractéristiques essentielles	<p>Initiative publique de sa création.</p> <p>Capital exclusivement public.</p> <p>Contrôle de l'exécution du service par les collectivités.</p> <p>Minimum deux collectivités pour constituer la SPL.</p> <p>Souplesse des formes sociétales.</p> <p>Dispensée des procédures de mise en concurrence : opérateurs internes, les SPL n'ont pas à être mises en concurrence par leurs actionnaires publics.</p>				

6.3.2. Modalités de mise en œuvre

La Société Publique Locale (SPL) est un outil récemment apparu dans l'environnement juridique français. La SPL est une structure privée (régime des Sociétés Anonymes) qui agit en tant qu'exploitant 100% public du service.

Le capital est détenu en totalité par au minimum deux actionnaires publics (Collectivités territoriales ou leurs groupements) et exclut toute participation privée. Considérée comme un opérateur interne des collectivités, elle est dispensée de mise en concurrence pour les missions qu'elle se voit confiées par les actionnaires publics. Cependant, elle doit respecter les procédures de publicité et de mise en concurrence pour choisir leurs prestataires et fournisseurs dans le cadre de l'exécution de ces missions.

Elle agit, exclusivement pour le compte de ses actionnaires et sur leur territoire, pour des opérations d'aménagement, de construction et d'exploitation des services publics à caractère industriels ou commercial ou toutes autres activités d'intérêt général.

La sphère d'intervention d'une SPL est limitée au territoire de ses collectivités locales.

6.3.3. Intérêt du recours

La SPL a un mode de gestion relativement souple par rapport à la régie, étant soumise au Code de Commerce. Les SPL fonctionnent donc comme toute entreprise : ce qui offre un gage de souplesse, de réactivité et de performance pour les collectivités locales.

Elles ont également l'avantage de permettre un gain de temps et d'argent pour la conduite de projets par leur dispense aux procédures de mise en concurrence. En effet, considérées comme des opérateurs internes, les SPL n'ont pas à être mises en concurrence par leurs actionnaires publics.

Le recours à la SPL permet une maîtrise de l'activité par le biais des élus qui composent exclusivement le conseil d'administration. En effet, à l'image de la SEM, la SPL est une entreprise dédiée au développement des collectivités actionnaires. Le point négatif de ce mode de gestion est que le risque d'exploitation est supporté par les actionnaires, à savoir les collectivités membres de la SPL.

Cependant, la SPL présente un certain nombre d'inconvénients. En tant que société 100% publique, il n'est pas possible de bénéficier de l'appui d'un opérateur privé expert. Par ailleurs, comme expliqué précédemment, les collectivités supportent le risque d'exploitation via leur participation à la SPL. Finalement, la constitution d'une SPL suppose la collaboration de deux collectivités au capital.

6.3.4. Financement

La SPL, si elle n'est pas soumise à procédure de mise en concurrence, est liée à la collectivité par un contrat d'objectif. Ce contrat peut prévoir le versement d'une subvention dans le respect des principes applicables au SPIC.

6.3.5. Bilan avantages-inconvénients

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none">• Contrôle de la collectivité sur le service via le contrat d'exploitation et via la participation à l'actionnariat• Organisation souple (règles de droit privé)• Possibilité de subventionnement dans les limites de la réglementation des SPIC• Pas de procédure de mise en concurrence	<ul style="list-style-type: none">• Procédure de création lourde• La collectivité supporte une partie du risque d'exploitation en tant qu'actionnaire• Nécessité de trouver une autre collectivité compétente pour s'associer au capital• Absence de participation d'un partenaire privé

7. CRITERES DE CHOIX DU MONTAGE

7.1. Typologie des critères par mode de gestion

Les différents modes de gestion sont repris ci-après selon une typologie de critères de choix. Seul le marché de partenariat est exclu vu que le projet envisagé ne permet pas de répondre aux cas d'ouverture de ce montage.

	Régie	Marché public	CSP	SEML (+CSP)	SPL
Formalités	Formalités pour créer la régie Pas de mise en concurrence	Création d'une régie (budget) 1 mise en concurrence	1 mise en concurrence	Formalités pour créer la SEML Lourdeur de la mise en concurrence (actionnaire de la SEML et attributaire de la CSP)	Formalités pour créer la SPL Pas de mise en concurrence
Planning (signature mi 2019)	Respect du planning	Respect du planning	Respect du planning mais planning contraint	Risque important sur le planning	Respect du planning
Gestion du service	Responsabilité Communauté	Responsabilité Communauté	Responsabilité du concessionnaire	Responsabilité de la SEML (dont Communauté en tant qu'actionnaire)	Responsabilité de la SPL (dont Communauté en tant qu'actionnaire)
Contrôle par CC	Transparence	Transparence	Contrôle indirect de la gestion (rapport annuel du concessionnaire)	Contrôle de la gestion Participation à la SEML (majorité du capital social)	Contrôle de la gestion Participation à la SPL
Régime des biens et des personnels	Régie	Titulaire	Concessionnaire	SEML	SPL
Implication des élus CC	Rôle dans la régie	Contrôle indirect via le contrôle du prestataire	Contrôle indirect via le contrôle du prestataire	Au sein de la SEML	Au sein de la SPL
Synthèse :	Gestion internalisée qui nécessite de disposer des compétences pour assurer la gestion du service. Ce mode de gestion peu adapté.	Gestion peu externalisée, peu dynamique, qui implique la CC dans la gestion du service et pour lequel la rémunération de l'opérateur n'est pas liée aux résultats de l'exploitation. Ce mode de gestion peu adapté.	Gestion externalisée où l'exploitation du service est confiée au concessionnaire qui assume ses obligations dans le cadre du Contrat et dont la rémunération est liée aux résultats de l'exploitation. Ce mode de gestion apparaît le plus adapté.	Gestion externalisée avec création d'une SEML. La mise en œuvre présente des contraintes importantes en termes de procédure et de planning. Ce mode de gestion apparaît peu adapté au regard des formalités.	Gestion externalisée avec création d'une SPL. Difficulté à trouver un actionnaire public dans un contexte de réforme institutionnelle + mobiliser les compétences pour assumer la gestion du service. Ce mode de gestion apparaît peu adapté.

7.2. Analyse

7.2.1. Pertinence des montages publics

7.2.1.1. Contraintes

Si le recours à une régie ou à une SPL permettrait à l'EPCI de conserver une grande maîtrise sur la gestion du service public, il impliquerait des nouvelles contraintes financières, techniques et organisationnelles, dans un contexte marqué par la prise de compétence mobilité par la Communauté de communes.

7.2.1.2. Moyens à disposition

Terres Toulouses ne dispose pas du savoir-faire et des moyens matériels (parc de bus, dépôt) et humains qui lui permettraient de gérer intégralement le service public.

7.2.1.3. Responsabilités attachées

Terres Toulouses ne souhaite pas non plus supporter entièrement la responsabilité juridique, technique et financière de cette gestion.

7.2.1.4. Conclusion

Compte tenu des spécificités du service de transports, la régie ne paraît pas être le mode de gestion le plus adapté et il apparaît plus adapté que la gestion et l'exploitation du service soient confiées à un prestataire externe présentant des garanties professionnelles dans le domaine considéré et une expertise spécifique à ce métier, afin de rendre le meilleur service possible aux usagers.

S'agissant de la SPL, il serait nécessaire de rechercher un actionnaire public. En conséquence, ce montage est également écarté.

7.2.2. Pertinence des montages privés ou partiellement privés

7.2.2.1. Le cas de la SEM

Un montage de type SEM permettrait à l'EPCI de disposer d'une maîtrise sur la gestion du service public. Néanmoins, il impliquerait des nouvelles contraintes financières, techniques et organisationnelles, la recherche d'un partenaire privé et in fine une procédure de publicité et mise en concurrence. En conséquence, ce montage est également écarté.

7.2.2.2. Marchés vs. DSP

Le marché public de service apparaît comme non adapté aux objectifs poursuivis par Terres Toulouses car il est peu responsabilisant pour le titulaire, et Terres Toulouses conserve l'intégralité des risques d'exploitation.

Terres Toulouses n'ayant pas vocation à gérer directement l'exploitation du réseau de transport dans la mesure où ce domaine d'activité nécessite de fortes technicités dans les domaines commerciaux, d'exploitation et de maintenance, et le marché étant peu responsabilisant pour le titulaire, le recours à la DSP apparaît le mode de gestion le plus adapté.

De plus, dans un contexte d'érosion de la fréquentation, une gestion par marché public, par nature peu dynamique, l'exploitant n'étant pas intéressé au résultat, peut s'avérer peu opportune.

Le type de contrat de gestion concédée doit être choisi en fonction de plusieurs facteurs :

- L'intéressement aux résultats,
- Le partage des risques entre l'autorité organisatrice et l'exploitant,
- Les objectifs fixés au réseau, etc.

En ce sens les contrats de gestion concédée peuvent être classés en fonction de la répartition des risques entre l'autorité organisatrice et le concessionnaire : le risque industriel est lié aux aléas sur les coûts d'exploitation, le risque commercial est lié aux aléas de la fréquentation.

Dans le cadre de la passation du contrat, Terres Toulouses souhaite impliquer le futur concessionnaire tant dans la couverture du risque commercial lié à la fréquentation du réseau que dans la couverture du risque industriel lié à l'exploitation du réseau et à la qualité du service rendu aux usagers.

Ce faisant, la passation d'une DSP de type affermage pour l'exploitation du réseau de transports urbains apparaît comme le mode de gestion le plus adapté.

Dans ce schéma, si le concessionnaire assume les risques industriel et commercial liés à l'exploitation du service, Terres Toulouses compense les obligations de service public qu'il impose en versant une contribution financière forfaitaire sur la base des prévisions de charges et de recettes réalisées.

Le concessionnaire sera rémunéré par les ressources tirées de l'exploitation du service public et principalement par les recettes commerciales, dans les conditions et selon les modalités qui seront définies dans le contrat. Le contrat fixera les conditions dans lesquelles les recettes perçues sur les usagers pourraient évoluer pendant toute la durée de la convention.

Eu égard aux obligations de service public mises à sa charge, le concessionnaire percevra une contribution financière forfaitaire. La contribution, globale et forfaitaire, sera fixée sur la base des comptes prévisionnels, et destinée à contribuer à l'équilibre financier de la convention. Les modalités de versement de cette contribution et son actualisation seront définies au contrat.

8. PRESTATIONS DU FUTUR CONTRAT

8.1. Description du service rendu

8.1.1. Objet du Contrat

Le futur contrat de concession du service aura pour objet de confier au concessionnaire l'exploitation du service public de transport de personnes et notamment :

- Les lignes régulières commerciales mutualisées avec les services de transport scolaires de second degré
- Les services de transport de premier degré ;
- Les services de transport à la demande ;
- Les services de transport périscolaire et méridien, par conventions entre la CC2T et ses communes-membres.
- En option :
 - Un service de covoiturage dynamique,
 - Une motorisation du parc intégrant du GNV ;
 - Une motorisation du parc intégrant de l'électrique ;
 - L'installation de bornes information-voyageurs en gare SNCF et gare routière ;
 - Création d'un outil de réservation des différents services de transport proposés en s'inscrivant dans la charte des mobilités et de l'intermodalité de la Région Grand Est à laquelle la CC2T est signataire;
 - Installation du Wifi à bord des bus.

8.1.2. Périmètre du contrat

Le concessionnaire aura pour mission d'exploiter les transports publics sur le périmètre du ressort territorial de Terres Toulouses à la date de l'attribution du contrat pour le transport urbain, non-urbain, interurbain et scolaire. Le contrat n'intégrera pas d'exclusivité de réalisation des prestations optionnelles sur l'ensemble du territoire pour le concessionnaire.

Le contrat prévoira la possibilité en cours d'exécution d'étendre le périmètre des prestations sur de nouvelles communes appartenant à des intercommunalités qui pourraient rejoindre Terres Toulouses.

8.1.3. Durée du Contrat

La durée du contrat est fixée à 6 ans, à partir du 1^{er} janvier 2020 jusqu'au 31 décembre 2025, en fonction de la volonté de la CC2T de synchroniser l'échéance du contrat avec celle des contrats des collectivités avoisinantes, afin de mener des réflexions communes et cohérentes. Cette durée permettra de répondre aux enjeux suivants :

- Une durée adaptée aux prestations demandées par l'autorité organisatrice au concessionnaire permettant de répondre à l'impératif de mise en concurrence périodique ;
- Un contrat permettant de faire évoluer l'offre de transport afin répondre plus efficacement à l'exigence de mutabilité du service public des transports.

8.1.4. Responsabilités des parties

Terres Toulouses, en tant qu'autorité organisatrice, conservera la maîtrise de l'organisation du service et, sous son contrôle, délèguera à un exploitant la mission de le gérer.

L'autorité organisatrice aura pour principales responsabilités :

- de définir, modifier et adapter le périmètre de la délégation, la nature et la consistance des services à exploiter, dans les conditions prévues par la convention,
- d'homologuer et modifier les tarifs perçus sur les usagers,
- de contrôler l'exploitation des services par le concessionnaire tant au plan quantitatif (nature et consistance des services contractuellement actés) qu'au plan qualitatif (définition d'une politique et des objectifs qualitatifs à respecter par le concessionnaire).

Le concessionnaire assurera, à ses risques et périls, l'exploitation, la commercialisation et la promotion du réseau dans les conditions qui seront précisées dans le futur contrat. Au titre de l'exploitation, il respectera les principes de continuité du service public, d'égalité des usagers devant le service public et d'adaptabilité du service dans le respect des exigences de sécurité et sous couvert de polices d'assurances adaptées à la nature de ses missions.

Le Contrat définira si, et dans quelle mesure, le concessionnaire pourra procéder à des adaptations de l'offre et, notamment la marge de manœuvre dont il disposera à cet égard dans le respect des prérogatives et responsabilités incombant à Terres Toulouses en sa qualité d'autorité organisatrice.

Le Contrat précisera les conditions dans lesquelles le concessionnaire exécutera sa mission et notamment :

- Production des services de transport,
- Perception et reversement éventuel des tarifs perçus sur les usagers,
- Respect des objectifs de qualité définis par l'autorité organisatrice,
- Mise à disposition et entretien du parc de véhicules,
- Mise à jour des informations aux arrêts voyageurs,

Si les conditions de l'article L.1224-1 du Code du travail ou celles de la convention collective applicable sont réunies, il sera fait application des dispositions relatives à l'obligation de reprise du personnel.

8.1.5. Moyens mis à disposition du concessionnaire

L'autorité organisatrice ne met pas de moyens à disposition du concessionnaire pour l'exploitation du service.

8.1.6. Conditions financières et tarifaires

Le concessionnaire sera rémunéré aux risques et périls de l'exploitation, conformément à la réglementation.

Terres Toulouses versera une subvention d'équilibre au concessionnaire, dont le montant sera clairement défini dans les pièces contractuelles, au titre des sujétions de service public posées au concessionnaire.

8.2. Suivi et contrôle de l'exploitation

8.2.1. Création d'une société dédiée

Terres Toulouses pourra exiger la création d'une société dédiée par le concessionnaire dont l'objet sera exclusivement la gestion du service de transports.

8.2.2. Les contrôles

Terres Toulouses conservera le contrôle du service et devra obtenir du concessionnaire tous les renseignements nécessaires à l'exercice de ses droits et obligations, et ce, dans tous les domaines : technique, comptable, environnement, etc. Le concessionnaire sera notamment soumis à des mesures de contrôle relevant à la fois des obligations contractuelles et des obligations réglementaires.

A cet effet, conformément à l'article 33 du décret 2016-86, le concessionnaire produira chaque année, avant le 1er juin, un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la concession de service public et une analyse de la qualité de service. Le contrat précisera l'ensemble des informations à transmettre en plus des exigences réglementaires.

Le contrat exigera en plus des tableaux mensuels d'activité.

En outre, Terres Toulouses pourra à tout moment mettre en place un contrôle spécifique, soit par ses propres services soit par le recours à des experts.

8.2.3. Les sanctions

Le futur contrat intégrera des sanctions applicables en cas de manquements du concessionnaire à ses obligations contractuelles. Ces sanctions pourront aller, selon la gravité des cas ou des manquements, de sanctions pécuniaires à la sanction résolutoire.

Des sanctions pécuniaires adaptées à chaque manquement du concessionnaire seront prévues par la convention : retard dans la remise des documents, non-respect de certaines obligations contractuelles, etc.

Des sanctions coercitives avec l'exécution d'office et la mise en régie provisoire si le concessionnaire ne réalise pas ses obligations contractuelles nécessaires à l'exploitation du service. En cas de faute grave du concessionnaire, notamment si la sécurité publique venait à être compromise ou si le service n'était exécuté que partiellement, Terres Toulouses pourrait mettre le service en régie provisoire dans les conditions qui seront définies par la convention.

8.2.4. Fin de contrat

Le Contrat ne pourra pas être tacitement reconduit.

La durée du Contrat ne pourra être prolongée à l'exception de cas particuliers définis par la réglementation, prévus par l'article 36 du décret 2016-86.

Pour information, la prolongation d'un an pour motif d'intérêt général, supprimée depuis le 1^{er} avril 2016 du cadre législatif, ne sera pas envisageable dans le cadre du futur contrat.

A l'échéance du Contrat et ce, pour quelque raison que ce soit, l'ensemble des biens, équipements et installations nécessaires à l'exploitation du service public, seront remis par le concessionnaire à l'EPCI en bon état d'entretien, compte tenu de leur âge, selon les modalités et aux conditions à définir dans le Contrat :

- Les biens de retour nécessaires à l'exploitation du service feront retour gratuitement à l'EPCI en fin de Contrat. Les conditions de remise des biens de retour seront définies dans le Contrat.
- Les biens de reprise pourront être repris par l'EPCI moyennant une indemnité s'ils ne sont pas amortis. Il s'agit des biens financés par le concessionnaire qui ne sont pas directement nécessaires à l'exploitation du service.

9. PROPOSITION DE CHOIX DU MODE DE GESTION ET ETAPES DE LA PROCEDURE A VENIR

Au vu de la présente analyse, il est proposé à la Communauté de lancer une procédure simplifiée de publicité et de mise en concurrence conformément aux dispositions de l'ordonnance 2016-65 du 29 janvier 2016 et du décret 2016-86 du 1er février 2016, pour l'attribution d'une concession.

Cette procédure se déroulera selon les étapes, et planning prévisionnel suivants :

- Délibération CC sur le principe de la CSP et le lancement de la procédure le 14 décembre 2018 ;
- Publication d'un Avis de concession, courant décembre 2018 ;
- Réception, analyse et sélection des candidats par la Commission DSP fin janvier 2019 ;
- Envoi du DCE aux candidats sélectionnés début février 2019;
- Réception, analyse et avis de la Commission DSP sur les offres initiales, courant avril 2019 ;
- Décision du Président sur les candidats invités à négocier début mai 2019;
- Négociations avec le(s) candidat(s) été 2019 ;
- Réception, analyse et choix du Président sur les offres finales septembre 2019 ;
- Délibération CC en fin de procédure, sur le choix du Président septembre-octobre 2019 ;
- Démarrage du contrat au 1^{er} janvier 2020.

* * * * *